

Motion till riksdagen 2018/19:2417

av **Peter Helander (C)**

Det regionala flygets betydelse för norra och västra Dalarna

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska arbeta för att säkerställa jobb och företagande i norra och västra Dalarna genom att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Mora-Siljan flygplats är en öppen regional flygplats med en 1 810 meter lång bana som kan ta emot flygplan upp till Cat C/D vilket är flygplan av typ B737-900 och Airbus 321. På flygplatsen finns ambulanshelikopter med dygnet runt-beredskap. Flygplatsen har reguljär trafik, chartertrafik, ambulansflyg/organtransport och är en viktig flygplats för ad hoc-operatörer inom SAR (Search and Rescue), polis, flygskolning, brandbevakning och andra flyganknutna verksamheter.

Flygplatsen ligger 6 km sydväst om Mora centrum och på ett bilavstånd från Stockholm på ca 32 mil. Flygplatsen ägs av Mora kommun men driften sköts av Dalaflug AB som även sköter driften av Dala Airport som är belägen strax utanför Borlänge. AB Dalaflug är ett gemensamt driftsbolag som ägs av Falu kommun, Borlänge kommun, Mora kommun samt Landstinget Dalarna. Upptagningsområdet för flygplatsen är kommunerna Älvdalen, Orsa, Rättvik, Malung-Sälen, Vansbro och Mora, vilka tillsammans svarar för 61 % av Dalarnas yta. De nämnda kommunerna i norra Dalarna omfattar förutom 50 000 invånare också en av Sveriges största besöksdestinationer med både vinter- och sommarsäsong. Besöksnäringen i Dalarna År 2016 hade besöksnäringen i Dalarna 15 miljoner övernattningar, skapade drygt 6 300 årsverken och omsatte hela 7,42 miljarder kronor. I området finns stora företag inom tillverkningsindustrin och trävaruindustrin med en mycket stor internationell export i miljardklassen.

Oavsett politisk tillhörighet finns det en stor samsyn om att Dalarna hamnar hela tiden i bakvattnet när det gäller infrastruktursatsningar vilket är märkligt då Dalarna är

Sveriges tredje eller fjärde största exportlän och tredje eller fjärde största besöksnärlingslän. Dalarna bidrar till Sveriges tillväxt och skulle kunna bidra ytterligare med en bättre infrastruktur. Mora-Siljans flygplats är en regional flygplats för norra och västra Dalarna och har en stor betydelse för näringslivet. De senaste decennierna har vårt näringsliv i Dalarna gått från att vara familjeägda företag som agerat på en nationell marknad till att bli börsnoterade företag med internationellt ägande som agerar på en internationell marknad i en global konkurrens. Vi har fortfarande många små och medelstora företag som fortfarande är familjeägda och tagit klivet ut på den internationella marknaden. I norra och västra Dalarna har det under åren skett en del nedläggningar av lönsamma företag och i samband med har frågan ställts till koncernledningarna om varför man väljer att flytta verksamheten till Polen eller Tyskland. Svaret är ofta att man vill komma närmare sina kunder och marknader. Ett av flera framgångsrika Moraföretag ägs idag av Schneiderkoncernen vilket är ett multinationellt företag med verksamhet över hela världen med säte i Frankrike. Var och en av oss kan förstå att om man sitter på ett huvudkontor i Europa och får veta att det tar längre tid att ta sig till Mora än till Azerbajdzjan så ligger en fabrik på landsorten i Sverige illa till.

Företrädare för industrin och besöksnäringen i norra Dalarna har i riksmidia varnat för konsekvenserna om det reguljära flyget skulle försvinna från Mora och i mars 2018 upphörde också flyglinjen eftersom regeringen inte fattade ett beslut om trafikplikt.

Nu planeras en nedmontering av det gemensamma bolaget Dalaflyg som ansvarat för driften av flygplatserna i Mora och Borlänge. Trafikverkets beslut om att Mora inte ska omfattas av trafikplikt äventyrar nu inte bara arbetstillfällena i Dalarna utan även patientsäkerheten. Detta eftersom flygplatsen brukas även av ambulansflyg och ambulanshelikopter. Flygplatsen används också av försvaret. Under bränderna sommaren 2018 fyllde flygplatsen en viktig uppgift. Utan ett reguljärflyg mellan Mora och Arlanda försvinner basen och personalen för mycket annan verksamhet. Trafikverket som beslutar om trafikplikt saknar den helhetssyn som regeringen besitter. Trafikverket behöver regeringens vägledning i frågan om trafikplikt på flyglinjen Mora–Arlanda.

När Trafikverket ska avgöra om en flygplats ska få trafikplikt eller inte så använder man sig av EU:s ställningstagande om restider för tåg till huvudstaden. För 20 år sedan kunde man åka X2000 mellan Mora och Stockholm på 3 timmar och 30 minuter. Idag består vagnparken till stor del av äldre Intercitytåg och restiden har ökat till 3 timmar och 50 minuter.

Det finns en stor skillnad mellan EU:s ställningstagande och Trafikverkets tillämpning. EU sätter gränsen vid 3 timmar för att nå huvudstaden med tåg och Trafikverket sätter gränsen vid 4 timmar. I Sverigeförhandlingen där man vill knyta ihop våra tre storstäder anser man att restiden med tåg måste ner under 3 timmar för att kunna konkurrera med flyg. Varför används olika måttstockar i EU och Sverige och varför har Trafikverket och Sverigeförhandlingen olika bedömningar? I Trafikverkets beräkning räknar man från Mora resecentrum till Stockholms Centralstation. Inget av företagen i norra och västra Dalarna har sin verksamhet förlagd på resecentrum i Mora. Alla i Mora har mer än 4 timmars restid från sitt hem eller företag. När man sitter i storstaden har man sällan koll på vilka avstånd vi har på landsbygden. De som bor i Idre har en bilresa på 2 timmar och 15 minuter till Mora resecentrum. Har man verksamhet eller bor i Grövelsjön har man 2 timmar och 50 minuter till resecentrum. Det blir närmare 7 timmar resa för att komma till Stockholm om man bor i norra länsdelen!

Detta kan inte vara i linje med Sveriges ambitioner om att näringslivet ska ha en möjlighet att konkurrera på den globala marknaden och att hålla ihop hela Sverige.

Idag upphandlas flyglinjen Sveg–Arlanda och flygplanet passerar över Mora flygplats. En enkel och bra lösning vore om det blev trafikplikt på hela flyglinjen Sveg–Mora–Arlanda. Den extra kostnaden för en sådan mellanlandning skulle bli liten eller ingen alls jämfört med dagens kostnad. Det finns beräkningar av Mora kommun som visar att utsläppen av CO₂ ökat kraftigt sedan flyglinjen lades ner. Idag åker näringslivet bil till och från Arlanda för vidare färd till kunder och ägare vilket orsakat en markant ökning av utsläppen.

Regeringen sitter på makten att man kan skriva in i Trafikverkets regleringsbrev att belägga flyglinjen Mora–Arlanda med trafikplikt och lämpligtvis upphandla hela linjen Sveg–Mora–Arlanda. Trafikverkets endimensionella behandling av trafikpliktsfrågan gällande flyglinjen Mora–Arlanda kan slå undan fötterna på jobb och företagande i en hel arbetsmarknadsregion.

Peter Helander (C)